

FOLHETO

Nº 024

DATA 20/11/02

AVIAÇÃO • INTEGRAÇÃO • BRASIL

LUIZ EUGÊNIO TODERATI

AVIAÇÃO INTEGRAÇÃO BRASIL

BIBLIOTECA ARTHUR REIS
MANAUS - AMAZONAS

INSTITUTO EUVALDO LODI
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

RIO DE JANEIRO — 1971

INSTITUTO EUGENIO TOCERATI

AVANÇO INTEGRAÇÃO
BRASIL

BIBLIOTECA ARTHUR RIBEIRO
MANAUS - AMAPÁ

FOLHETO
Nº.....024.....
DATA 20/11/02

INSTITUTO EUGENIO TOCERATI
MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

O IEL.

O Instituto Euvaldo Lodi — IEL — é um órgão criado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), Serviço Social da Indústria (SESI) e Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), com o objetivo de promover a integração dos meios universitário e industrial, em todo o Território Nacional. O Sistema IEL atua através uma rede de Núcleos Regionais, que funcionam junto às Federações de Indústrias, dos diversos Estados, sendo coordenados por um Órgão Central.

A direta articulação com os estabelecimentos de ensino superior e pesquisas com as empresas e com as entidades congêneres, permitem ao IEL criar uma constante de cooperação mútua, no seu campo de trabalho.

Os Núcleos Regionais são organismos executivos e operam, exclusivamente, com projetos e programas elaborados com base em estudos e levantamentos realizados na própria região.

A finalidade do IEL é tentar obter um equilíbrio na formação e ocupação da mão-de-obra de nível superior e de alto índice de especialização, oferecendo subsídios à Universidade e ao mesmo tempo incentivando o desenvolvimento do setor Industrial.

O presente trabalho, de autoria do estudante universitário Luiz Eugênio Toderati, foi classificado em 1º lugar no Concurso Universitário da Semana da Asa de 1970 e é publicado sob os auspícios do Instituto Euvaldo Lodi.

O Centro de Relações Públicas do Ministério da Aeronáutica lamenta, apenas, ter sido possível conferir um só primeiro lugar, tal a qualidade dos trabalhos apresentados, muitos dos quais (9 em 31) de autoria de estudantes do sexo feminino.

O gesto dos dirigentes da Confederação Nacional da Indústria, do Sesi e do Senai muito nos sensibilizou, porque demonstrou, de maneira cabal, o perfeito entendimento entre civis e militares, a compreensão dos jovens e a sua capacidade de assimilação, porque enfrentaram obstáculos e realizaram uma obra de real valor para quantos se interessem pelos problemas aeronáuticos em nosso país, que mais parece um continente.

A monografia do jovem estudante focaliza vários ângulos da problemática do transporte aéreo, militar e civil, em nossa terra e até apresenta soluções apreciáveis. Luiz soube pesquisar, analisar e estudar o problema em sua obra, saborosamente impregnada de calor humano, tão típico de nosso povo.

A Força Aérea Brasileira congratula-se com o Instituto Euvaldo Lodi pela feliz iniciativa de publicar o trabalho vencedor, que se insere, não há negar, entre as melhores que se poderia escrever sobre o assunto, tal a gama de informes e a dose de patriotismo de seu autor.

Este último aspecto é digno de nota e deve ser ressaltado, porque todos, sem exceção, procuraram dar tudo de si para apresentarem uma monografia bem elaborada e dentro de um padrão de civismo que tornou difícil a escolha do melhor.

A iniciativa nos proporcionou ensinamentos valiosos e servirá de base para futuros empreendimentos, pois o jovem precisa conhecer melhor o transporte aéreo e a nossa FAB, nova, mas com um acervo considerável de serviços prestados ao País.

Rio de Janeiro, Gb. 22 de março de 1971

ISBERTY COLENS GARCIA — Cel. Av.
Chefe do Centro de Relações Públicas

AVIAÇÃO — INTEGRAÇÃO — BRASIL

Universitário Luiz Eugênio Toderatti
Universidade Federal de Santa Maria, Rio Grande do Sul

Aviação. Voar, voar. Aquêlê secreto sonho de todos os homens e tôdas as eras. Aquêlê secreto sonho que sonhou, frente à sua caverna úmida, o nosso pai comum. Aquêlê desejo que foi de todos, do grande e do pequeno, do rico e do pobre, do forte e do fraco, do gênio e do medíocre.

E que foi herança do primeiro de nós que levantou os olhos do barro-mãe e olhou além e acima.

Voar, voar.

Todos os deuses voavam.

Integrar. Reunir, agregar.

Reunir o disperso, agregar o separado, aproximar o distante, incluir o descontínuo. Integrar. Integrar-se. No Brasil, integrar-se é sabê-lo fraco entre as nações e querer torná-lo forte, sabendo que, de sua imensidão desconexa, hoje desafio, amanhã nascerá seu poderio.

Integrar-se no espírito do nôvo patriotismo-objetivo é lutar pela integração nacional.

Brasil. Aquêlê país que já foi um abstrato repositório de tôdas as grandezas, no entender de tantos ufanistas que, enaltecendo-lhe cansativamente as qualidades, belezas e potencialidades, nada acrescentaram às mesmas...

Brasil. Que já foi tão vilipendiado pelos insignificantes que, ao proporem-lhe uma nova situação dentro da divisão

ideológica mundial, sentiam-se obrigados a tudo diminuir, minimizar, anular, negar.

Brasil. Agora um gigante adolescente que, ora exultando, ora tremendo, ao penetrar suas recém desvendadas particularidades, sente perpassar-lhe já uma sensação tôda nova de grandeza. Graças aos que estão descobrindo-o para si próprio.

Voando, principalmente.

Aviação — Integração — Brasil: sinônimos.

O Brasil, sem integração, não poderá persistir; integração, sem Aviação, não poderá existir.

Em outubro dêste ano, como vem acontecendo desde agosto de 1969, a Fôrça Aérea Brasileira levou um grupo de estudantes da Universidade Federal de Santa Maria, Rio Grande do Sul, a Boa Vista, Roraima. Na maloca da Pedra Preta, à sombra das imponentes e desoladas montanhas que marcam nossa fronteira com a Venezuela e a Guiana, as poucas casinhas de barro nem chegam a quebrar a grandiosidade gótica das rochas graníticas que recortam todo o horizonte, são apenas pontinhos insignificantes num ambiente em que a natureza domina tudo. Certo dia, ao nascer do sol, um amazonense, um índio ianomani, um índio macuxi, um italiano e eu, gaúcho, escalamos uma daquelas rochas; seguramente nenhum de nós voltará a viver momento de tão intenso patriotismo e de tão autêntica integração como foi aquêle em que vimos, justamente o índio macuxi, rabiscar na pedra, com letras bem grandes, «Viva o Brasil».

É imprescindível que, ao ser empreendida qualquer tentativa integratória no Brasil, considere-se que as dimensões continentais de nosso país constituirão o principal obstáculo. Não serão, entretanto, estas proporções ciclópicas, óbice maior a vencer que a aproximação de povos tradicionalmente conflitantes, hoje reunidos em muitos países. No caso brasileiro a integração é, sensivelmente, um problema muito mais geo-

gráfico que histórico, pois se as distâncias separam os brasileiros, a língua, a origem comum e a própria religião são fatores aglutinadores. Nem todos êstes fatores, porém, bastaram para manter unida a América Espanhola, o que nos deve servir de advertência. Se é verdadeiro que o ímpeto separatista, manifesto tantas vêzes no período Regencial, não foi suficiente para vencer a força do poder central, é também verdadeiro que os movimentos de separação não contaram, em nenhum momento, com estímulo do exterior. O que hoje nos parece improvável, não deve, absolutamente, ser considerado impossível: é bem recente o caso do canal do Panamá — noventa anos depois de Bolívar, na Colômbia perdeu sua província e o istmo logo foi perfurado. Embora estas condições possam parecer inaplicáveis ao Brasil, não se pode excluir a possibilidade de que, no futuro, uma potência qualquer, em nome de uma necessidade real ou fictícia, venha a julgar-se no direito de contestar nossa soberania sobre áreas em que esta seja apenas nominal. A integração nacional, entendida, em última análise, como ocupação uniforme de todo território, à luz dos abundantes precedentes históricos assume características de imperativo de segurança. A carência mundial de certas matérias-primas vem acrescentar-se, dia após dia mais notável, a pressão demográfica — só se pode supor que grandes vazios humanos, o maior dos quais é a Amazônia, no mundo inteiro, têm como destino irremediável a ocupação próxima. A precedência histórica terá pouca importância quando o peso da ambição, ou necessidade internacional se fizer sentir. Se o Brasil não se integrar urgentemente, em breve será impotente para manter intacto seu território; esta não é, infelizmente, uma possibilidade absurda nem remota: à qualquer observador minucioso já se tornaram patentes as primeiras ações, ainda que ambíguas, melífluas, tendentes a separar a Amazônia do resto da comunidade nacional. Felizmente o Governo sabe, e, neste ponto, o consenso popular é unânime, que desligar a Amazônia de nosso País é abandonar, definitivamente, o Brasil à mediocridade, é romper com toda uma destinação de grandeza, é desmerecer todas as gerações que sonharam vê-lo preponderante, e trabalham para tanto. Com o entusiasmo de todos, mas por obra de poucos, a Integração está em marcha!

O brasileiro do Norte estima o brasileiro do Sul e êste o chama — irmão. A consciência de nacionalidade existe, e forte. Afortunadamente não existem rancores regionais e as próprias peculiaridades de cada Estado contribuem para aumentar-lhe a simpática admiração por parte dos demais: as dis-

tinções unem. A Integração Espiritual já é efetiva, e esta é a melhor base que se poderia desejar para o futuro.

Integração física, no Brasil, é agregar o separado, aproximar o distante. Reunir o disperso, ao núcleo. Fundamentalmente pelo transporte e pelas comunicações.

O Estado do Mato Grosso, até fins do século XIX, distava do Rio de Janeiro mais de quatro mil quilômetros, distância maior que a que separa o Nordeste da África. E que dizer do percurso de mais de vinte mil quilômetros a que se tinham de sujeitar os que, do Leste dos Estados Unidos, demandavam à Califórnia, antes da construção dos dois grandes troncos ferroviários transcontinentais?

O significado atual do Mato Grosso prende-se, totalmente, às estradas que o ligaram ao resto do Brasil; se não se tivesse, em determinado tempo, decidido enfrentar a floresta úmida e doentia que se interpunha entre os grandes centros e aquela vastidão, hoje o enorme estado permaneceria uma expressão geográfica sem maior significado. Na época, pouca ênfase merecia a sua importância para a segurança nacional — malgrado a eloquência da invasão paraguaia de 1865 — e ao ser empreendida sua incorporação, mais se pensou em resultados econômicos. A extraordinária contribuição que o Mato Grosso representa para a economia brasileira leva-nos ao outro ponto capital da Integração: o imenso capital inativo que são as nossas áreas ainda relegadas ao abandono.

Recentemente foi amplamente divulgada pela imprensa a notícia de que, nos trechos iniciais de construção da Transamazônica, já haviam sido descobertas importantes jazidas dos mais variados minerais. A significação profunda deste fato é que, se ao apenas tangenciar aquela incrível imensidão se fazem tais verificações, evidentemente muito ainda resta por encontrar. Quando as reservas mundiais de minérios, mercê da contínua e progressivamente maior utilização dos mesmos, aproximam-se logicamente, do nível crítico, a Amazônia e suas incomensuráveis possibilidades afigura-se, para o mundo, quase que como a única garantia. Para o Brasil tal fato deve representar uma advertência, além de, principalmente, um estímulo na atual avançada rumo àquelas terras que, mais propriamente que a quaisquer outras, se podem chamar de «terras da promessa». Evidentemente às potencialidades daquela área não se limitam ao setor extrativo mineral, mas este será talvez o mais importante se levar em conta que mesmo a melhor tecnologia, a tecnologia que tem recuperado terras já

cansadas e improdutivas para a agricultura, não é capaz de devolver ao sub-solo as riquezas que lhe foram arrancadas.

A avaliação do valor real dos tesouros minerais que a Amazônia esconde em seu seio pertence ao futuro. Mas tudo leva a crer que, nos próximos decênios, serão reveladas jazidas de tal monta que — não parece impróprio concluir — quem as dominar, dominará uma parcela importante das finanças mundiais.

Em determinada ocasião alguém calculou que se a Amazônia fôsse, toda ela, plantada exclusivamente com arroz, a safra deste cereal, em um único ano, seria suficiente para alimentar a inteira população da Terra por cinco anos. É bem verdade que, daqueles milhões de quilômetros quadrados, algumas porções não se prestam à agricultura, mas a maioria do imenso território, no entender dos «experts» situa-se entre as terras mais férteis do mundo, ainda acrescentando que a uniformidade do clima, a abundância de água, são fatores acessórios. Muito se tem falado em «inferno verde», mas os que já lá estiveram, os que realmente penetraram dentro da floresta, sabem que a sensação que ela suscita é, ao contrário, de vida; de vida, em todas as suas formas e contornos.

A Amazônia não é nem inferno, nem paraíso, mas uma região em que a própria exuberância da Natureza, antes de assustar, se constitui na certeza de que, onde a flora e a fauna são tão ricas, não poderá ser difícil ao homem sobreviver e prosperar.

O homem... Onde está o homem?

O homem que povoará o grande Norte está, neste instante, perguntando, pela milésima vez, a Deus, se não existirá, em alguma parte, um lugar e que a terra seja grande e generosa e livre e sem proprietário. Principalmente, com muita água...

O homem que povoará o grande Norte está, neste instante, contemplando seus muitos filhos, que têm muitos vermes, que têm muita tristeza nos olhos que ainda nada viram de belo.

Está, agora mesmo, pensando que ele próprio tem pouco dinheiro, pouca saúde, pouca terra — e nenhuma possibilidade de melhorar, nenhuma esperança de progredir, já nenhum desejo de lutar. E, apesar de tudo, persiste, porque é, antes de qualquer coisa, um forte! O nordestino é um milagre de sobrevivência.

O homem que povoará o grande Norte está, neste instante, passando fome. Sofrendo de fome, como sofreram seus pais e avós e muitos antes dêles.

O homem que povoará o grande Norte está, neste instante, morrendo...

Mas não morrerá!

Existe uma terra grande e generosa e livre e sem proprietário. E com muita água, até.

O Nordeste é a pergunta — a Amazônia é a resposta.

Washington Luiz disse que governar é abrir estradas; integrar também o é. O Brasil já construiu a Madeira-Mamoré, a Noroeste, a Belém-Brasília, tôdas resultantes de esforço titânico, de sacrifícios quase inconcebíveis — e tôdas elas se revelaram compensadoras como pólos de desenvolvimento, criadoras de riquezas e fatôres de dinamização do interior remoto e inútil até sua construção. Por maiores que tenham sido as dificuldades a vencer, os óbices a superar, as vantagens que decorrem diretamente de sua existência são incomparavelmente maiores. Estradas, vias de acesso ao futuro também.

Conquistar a Amazônia é rasgar-lhe as florestas, lançar pontes sôbre seus rios, aproximá-la. Tudo se resume nisto. Entretanto, enquanto ainda não existem as estradas que hão de ser a integração definitiva, como fazer para manter viva a chama da nacionalidade entre aquelas populações tão desesperadamente carentes de tudo, tão completamente isoladas e, ao mesmo tempo tão merecedoras do apoio nacional pelo simples fato de estarem lá? O que fazer para proporcionar àqueles irmãos o mínimo que lhes é indispensável para manterem-se vivos? Como proceder para minorar as penas que o pioneirismo lhes impôs? Voar até lá. Quem o faz? A Fôrça Aérea Brasileira, cordão umbilical da Amazônia!

O homem amazônico tem uma conceituação tôda diversa do que seja o Brasil, que êle desconhece: o Brasil é o avião que traz-lhe o alimento, o combustível, a munição, o medicamento. Poucos serão capazes de imaginar o que representa para as populações dispersas na imensidão daquelas terras, a chegada de um avião; ainda que não tenha necessidade, muitas pessoas viajam largas distâncias, em canoa, apenas para ver o avião chegar, descarregar e partir — quem sabe também

para sentirem-se lembradas. A existência da Humanidade quase que lhes é indiferente, a política pouco lhes importa, a publicidade ainda não lhes criou necessidades artificiais: contentam-se com pouco, mas o avião não dispensam, nem poderiam.

No futuro, quando as estradas de penetração e de interligação forem realidade, será sobre elas que se moverá o progresso desta região imensa. Seria insensatez imaginar que qualquer outro meio de comunicação que não o terrestre, complementado pelo fluvial ou em acréscimo a este, pudesse suportar o peso do desenvolvimento. No momento atual, entretanto, em que as grandes transformações apenas se iniciaram, em que o presente surto de prosperidade ainda se restringe às cidades maiores e suas vizinhanças imediatas, somente à aviação está confiada a grande tarefa de manter as condições mínimas de sobrevivência do interior distante. Aliás, não é de se supor que, mesmo num futuro remoto, a aviação possa ser totalmente desligada destes encargos. Onde as distâncias, as dificuldades do terreno ou a inviabilidade econômica contraindicarem a utilização de outras vias, exclusivamente o avião que desconhece obstáculos, terá de arcar com a responsabilidade. Parece também pacífico que, num território em que todas as distâncias são elevadas, sempre caberá à aviação um papel preponderante de dinamização dos transportes, sabendo-se que o transporte terrestre, por suas características, é infinitamente mais vagaroso.

Do que já se fez pela integração da Amazônia, a maior parte deve ser creditada à Força Aérea Brasileira, não resta a menor dúvida. Do que resta a fazer, muito também lhe caberá.

Creio, porém, que é justamente o presente momento histórico aquele em que sua atuação deva ser máxima. Considerando-se que é exatamente agora que se resolveu, depois de séculos de protelação, encarar, com realismo e objetividade o grande desafio e as grandes promessas da imensa região.

A Aviação, no futuro, terá extrema importância no contexto amazônico, como não poderia deixar de ser, pelas razões já expostas; na atualidade, porém, sua atuação é mais que importante, é vital. Sua presença é a única garantia, para as sacrificadas populações que lá vivem em condições precaríssimas, de que o restante da Nação Brasileira preocupa-se com a sua existência, importa-se com o seu bem-estar, reconhece

o conteúdo heróico do seu pioneirismo. A Fôrça Aérea Brasileira, mais do que possa ser expresso por palavras, significa, para aquêles irmãos nossos, a civilização, que quase esqueceram perante a brutalidade da floresta enfrentada a mãos nuas.

A civilização goteja dos aviões da F.A.B.

Estranhamente, fora da região, esta obra monumental e sem paralelo em todo mundo, é pouco conhecida. O povo brasileiro, tão generoso em sua admiração de falsos heróis que a imprensa criou e mantém, nem se apercebe da existência, em seu meio, de verdadeiros homens de valor. É, realmente, contristador verificar-se que a nossa juventude vibra de entusiasmo por soberanas mediocridades que o mau-gosto, a mesquinhez mesmo, de certas fontes de informação, criaram para capitalizar sua natural busca de exemplo, de modelo, de paradigma. É tempo de verdade! É hora que a imprensa nacional, tôda ela, impregna-se do nôvo patriotismo realista e acrescente sua importantíssima fôrça à luta gigantesca que se está travando pela integração nacional. É hora que a imprensa se convença, e ajude a convencer as massas, de que é precisamente nesta década que o Brasil definirá sua futura importância entre as demais nações, ou pela medíocre situação atual, ou pela grandeza que a ecumenicidade de suas populações e as proporções de seu território parecem indicar como provável. Evidentemente, não será com belas palavras que se integrará a Amazônia, mas a palavra pode conscientizar, despertar, influir, esclarecer, motivar. Antes de tudo a imprensa tem o dever de tornar patente, ao povo, a dívida que a nacionalidade inteira tem para com os heróis da Fôrça Aérea Brasileira, os dedicados homens que sacrificam tôdas as comodidades para levar ao patrício distante a mínima parte das vantagens da civilização. Quando o Brasil mais necessita de bons patriotas, a fôrça catalítica do exemplo deve suscitar a imitação de muitos. O que é bom, é necessário, é imprescindível.

Muito se tem escrito sôbre as belezas da Amazônia. Cada brasileiro, desde os bancos escolares, é condicionado a criar uma imagem idílica daquele grande segmento do nosso país. O homem urbano médio julga que a região é um complexo de largos rios que fluem mansamente, de árvores imponentes, de muitos índios e muitas onças. O homem amazônico é completamente desconhecido do seu patrício citadino. Como descrevê-lo?

Baixo, atarracado, feições marcadamente indiáticas, habitualmente silencioso, por um nada se torna alegre e comunicativo. Humilde, resoluto, resistente. Lento no agir e no falar.

Suas posses: uma cabana de barro, coberta de folhas de buriti, uma rede, espingarda, lanterna japonesa, alguns trastes de cozinha, um facão, mulher e muitos filhos. Ambições? Não tem. Perspectivas? Não tem. O homem que vive isolado na Amazônia está regredindo, e seus filhos, se nada fôr feito para integrá-los, regredirão ainda mais. Longe das cidades, perdido na mata, é o único animal em via de extinção...

Os sacrifícios que faz para manter-se vivo, todos os dias, configuram uma odisséia monótona e sem testemunhas. O seu drama se passa silenciosamente, dia após dia, e silenciosamente ele vai definhando, até que morre. Em meio a fartura de uma das terras mais ricas do mundo. Sòzinho.

O homem amazônico, em grande parte, é originário do Nordeste. A idéia de transplantar nordestinos para a Amazônia, que muitos crêem que seja recente, é velha, de mais de século, havendo, na época do Império, sido transportadas para lá milhares e milhares de famílias. Parecia, a seus idealizadores, a melhor maneira de subtrair ao flagelo da seca muitas populações que por outro lado iriam assegurar a integridade de uma área que então, talvez mais do que hoje, era disputada pelas nações limítrofes. Idéia basicamente correta, perfeitamente lógica. E levas sucessivas de cearenses, pernambucanos, paraibanos, norte-riograndenses, sergipanos foram chegando e sendo entregues ao próprio destino. Para experimentar algum progresso na euforia da era da borracha, para conquistarem do Acre à Bolívia e para depois desaparecerem de cena, amargando uma decadência cada vez mais miserável.

Nesta primeira tentativa de integração faltou planejamento.

Não se preocuparam seus promotores — ou não se preocuparam suficientemente — em fornecer aos pioneiros a infraestrutura que lhes possibilitaria o progresso. Foram lançados à luta desarmados, e a Natureza venceu. Esta foi uma grande lição da História; a lembrança destes fatos deve estar sempre presente aos que, hoje em dia, desejarem construir naquelas latitudes uma civilização próspera e feliz.

Quando se sobrevoa a região amazônica pela primeira vez, a magnitude do panorama causa uma impressão absolutamente marcante e inesquecível. Ao se presenciar, da altura,

o nascer do sol, o pensamento é levado a projetar-se no futuro, na antevisão da nova era que já principia a delinear-se no horizonte daquela terra selvagem e virgem. A imaginação devora o tempo e, de repente, estamos sôbre a Nova Amazônia: aqui uma estrada larga, mais adiante uma ponte, além uma fábrica, por tôda parte campos cultivados... aquela árvore sêca é uma chaminé, aquêlê banco de areia é um navio... E o viajante já foi conquistado pela terra.

Amazônia — como conhecer-te e não te amar?

Pelo muito que significa para a segurança nacional a ocupação do Norte, pelo extremo valor representado pelas suas jazidas minerais, suas terras cultiváveis, seus rios repletos de peixes, pela sua condição de desaguadouro do Nordeste, o destino da Amazônia está intimamente ligado ao destino do Brasil. Na medida que ora ela depende do resto do país, num futuro talvez não muito remoto, a nação inteira dependerá dela. Trabalhar pelo seu progresso é investir com segurança, abandoná-la à própria sorte é abandonar tôdas as possibilidades de vir a ocupar uma posição preponderante entre as demais nações. A Amazônia foi um legado de bravos, o Brasil deve demonstrar que o mereceu.

O que eram os Estados Unidos antes que alguns de seus filhos resolvessem partir para o oeste? Se os norte-americanos foram capazes de, através de montanhas e desertos, alcançarem o Pacífico e acharem o seu grande destino, porque não podem os brasileiros, um século depois, repetir o feito? Acaso é o brasileiro carente de espírito de sacrifício, de determinação, de coragem, de perseverança? Certamente que não!

«Mais vale acender uma vela do que maldizer a escuridão», diz o provérbio. Por muitos anos a Fôrça Aérea Brasileira acendeu minúsculos luzeiros de esperança nas trevas em que se debatia a sofredora, bela e trágica Amazônia.

Mas enfim, eis que nasce o dia!

A Grande Alvorada já se anuncia no ruído das máquinas que avançam pela floresta.

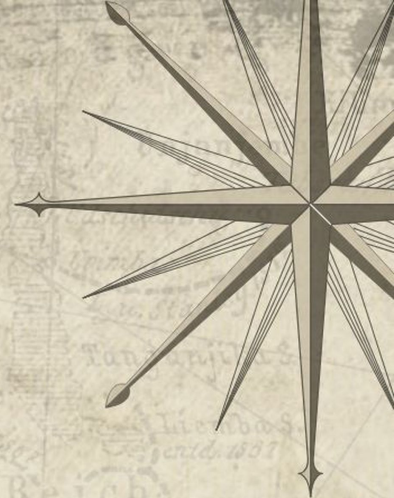
Pilotos! Aos aviões!

Voem para a Amazônia, pelo Brasil!

Para a Amazônia, pelo Brasil.



AMAZONAS
GOVERNO DO ESTADO



Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.



**ACERVOS
DIGITAIS**

https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804

cdmam@cultura.am.gov.br

acervodigitalsec@gmail.com

Secretaria de
**Cultura e Economia
Criativa**

